Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas
S/C

Versión Taquigráfica N° 423 de 2006

ASOCIACIÓN DE FLETEROS CONTRATADOS POR ANTEL

ver exposición

CENTRO DE PROPIETARIOS DE AUTOMÓVILES CON TAXÍMETRO DEL URUGUAY (CPATU), CENTRO DE PROPIETARIOS DE REMISES DEL URUGUAY (CEPRU) Y TRANSPORTE ESCOLAR UNIDO (TEU)

ver exposición

Delegaciones

Versión taquigráfica de la reunión realizada el día 1º de febrero de 2006

(Sin corregir)

PRESIDE: Señor Representante Sergio Botana.

MIEMBROS: Señores Representantes Juan José Domínguez, David Doti Genta y Julio César Fernández.

DELEGADOS DE SECTOR: Señores Representantes Diego Cánepa, Gustavo A. Espinosa, José Carlos Mahía y Jaime Mario Trobo.

INVITADOS: Por la Asociación de Fleteros Contratados por ANTEL, señores Oscar Seijas, Presidente; Luis Díaz, Tesorero; Lorenzo Silva y Daniel Olascoaga.

Por CPATU, señores Oscar Dourado, Presidente y contador Mario Soca, Secretario. Por CEPRU, señor Jorge Erramouspe y por TEU, señor Gerardo Senese.

SEÑOR PRESIDENTE (Botana).- Habiendo número, está abierta la reunión.

La Comisión tiene el agrado de recibir a los señores Oscar Seijas, Luis Díaz -Presidente y Tesorero respectivamente-, Lorenzo Silva y Daniel Olascoaga.

Vamos a pedirles que nos den una explicación, que lamentablemente deberá ser breve en la medida en que la Comisión fue citada para tratar un tema vinculado al gasoil productivo y para analizar la situación en torno a las plantas de Botnia. De todos modos, la importancia de la problemática que están afrontando los fleteros de ANTEL amerita que los recibamos. A su vez, agradecemos mucho el memorándum enviado porque contiene una muy buena explicación de la problemática, lo que será la base de las acciones futuras.

SEÑOR SEIJAS.- Agradecemos la atención por recibirnos.

La situación del fletero de ANTEL es bastante crítica y desesperante, porque de un día para el otro aparece una licitación que no nos permite competir; prácticamente, quedamos fuera del sistema. A pesar de todo, en el día de ayer se abrió una instancia de diálogo con el Directorio y se hizo una serie de planteamientos acerca de las inquietudes y de las posibilidades de que el fletero se presente a la licitación. El Directorio recibió esto con buena onda y está dispuesto a dialogar. Pero no queremos quedarnos solamente con la palabra de ellos, pretendemos que en el ámbito político se conozca la temática.

Esta situación que vive hoy el fletero de ANTEL deja fuera de la base laboral a más de trescientas familias; además, el promedio de edad de los fleteros es alto y es muy difícil que puedan reinsertarse en el mercado laboral. Promedialmente, entre veinticinco y treinta años hemos estado prestando este servicio en condiciones de total claridad y transparencia; todo está documentado en el memorándum.

Pedimos a la Comisión o a quien corresponda, que alguien quiebre una lanza a favor de este grupo de trabajadores. Los titulares o patrones de la empresa realizan los aportes legales de los choferes y de los diferentes empleados. En este pliego de licitación se desconoce la antigüedad del titular, del chofer. Planteamos esto porque el Gobierno ha dicho que quiere disminuir la desocupación y crear fuentes de trabajo. En este caso, trescientas familias van a sufrir las consecuencias de esta licitación.

No quiere decir que con el Directorio no haya un buen diálogo, ni tampoco que el problema ya esté solucionado; hubo algunas propuestas nuestras, pero tenemos nerviosismo. Queremos que se tome conciencia de que más de trescientas familias quedan afuera.

SEÑOR PRESIDENTE.- Voy a formular un par de preguntas. Primero quisiera saber si la Asociación de Fleteros tiene alguna información acerca de cuántos titulares de vehículos hoy no los manejan. La segunda pregunta es cuál es el ritmo de cese en la actividad de los actuales titulares de vehículos que son conductores.

SEÑOR SEIJAS.- En Montevideo exactamente el 54% de los titulares tienen chofer.

En cuanto a la capacidad de jubilación, podemos decir que es mínima. La jubilación que podemos percibir en este momento es irrisoria, no da ni para el primer día del mes. Lo que estamos haciendo es repartir la miseria entre el chofer y el titular de la empresa. Hay gente que se puede retirar porque tiene la edad para ello, pero nos preguntamos de qué va a vivir con una jubilación menguada, de poco más de $ 2.000.

SEÑOR PRESIDENTE.- Eso es en Montevideo; del interior del país no tenemos datos.

SEÑOR SEIJAS.- Del interior del país todavía no tenemos números porque esta licitación aún no ha llegado.

SEÑOR PRESIDENTE.- La siguiente pregunta es si ustedes tienen información acerca de cuándo pasarían a jubilarse, o cuándo alcanzarían la edad jubilatoria los actuales titulares de vehículos que son conductores.

SEÑOR SEIJAS.- Sinceramente, no tenemos el promedio, pero se lo podemos hacer llegar, así como también la información que la Comisión considere necesaria.

SEÑOR DOMÍNGUEZ.- Ya he leído el material, pero me gustaría que hicieran un breve repaso de cuáles son los inconvenientes que ustedes ven en la nueva situación.

Se dijo que el 54% de los vehículos son conducidos por choferes. Entonces, no me queda claro si el resto de los vehículos son conducidos por sus propios dueños. Supongo que son empresas unipersonales con empleados.

SEÑOR SEIJAS.- Exactamente. Son empresas unipersonales con empleados que cumplen con las disposiciones que marca la ley y realizan los aportes correspondientes.

Entonces, uno de los principales inconvenientes que vemos en este pliego es que es imposible comprar un vehículo cero kilómetro -que es la primera cláusula- y financiarlo. La rentabilidad que daría el vehículo no alcanzaría para sobrevivir, pagar las leyes sociales, los gastos, más la financiación del vehículo. Consideramos que deberían plantear otra propuesta, ya que esta establece que se deben obtener vehículos cero kilómetro o con hasta cinco años de antigüedad; esto está plasmado en el memo que enviamos a los señores Diputados. En la actualidad los vehículos pueden tener hasta diez años de antigüedad, pero de un día para el otro lo bajan a cinco años o a un máximo de 35.000 kilómetros; prácticamente, estamos hablando de un vehículo nuevo.

Entonces, con lo que está fijando ANTEL como precio tope y los costos que tenemos, es imposible llegar a cumplir esas exigencias. Los números no dan.

La otra gran preocupación es que se exige que el titular de la empresa sea quien maneje el vehículo. Aquí hay dos aspectos que estamos defendiendo: el trabajo del titular de la empresa y el del chofer. Nos preguntamos cuál es el inconveniente de que una persona tenga una empresa unipersonal con empleados y estos manejen el vehículo.

Además, está el problema de que ANTEL fija un techo en el precio, y de ahí para abajo hay que competir entre los oferentes que se presenten. Entonces, no tenemos claro cuánto vamos a ganar, y en el momento de presentar la licitación tenemos que llevar un título de propiedad o un compromiso de compraventa. La pregunta es si se puede hacer un compromiso de compraventa por si uno gana la licitación. Si no, ¿qué hace con el vehículo?

Estos son los puntos esenciales.

SEÑOR PRESIDENTE.- Quisiera saber si en el pliego se contemplan los antecedentes a los efectos de la licitación.

SEÑOR SILVA.- Sí.

Quiero dejar en claro que no estamos en contra de la licitación, pero sí de sus términos, porque de la masa social vinculada con ANTEL solo uno estaría en condiciones de presentarse. El resto quedamos afuera.

En cuanto a los patrones con empleados, muchas veces se trata de personas mayores que tienen dificultades para manejar, y por eso ponen un chofer. No es sinónimo de que tengan otras empresas ni nada por el estilo.

SEÑOR CÁNEPA.- No tuve oportunidad de ver el memorándum, pero quisiera saber si hay algún caso en la Asociación de Fleteros de una persona que sea titular de más de una empresa y tenga más de un auto, con varios choferes trabajando.

SEÑOR SEIJAS.- Puede haber alguno, pero los casos son mínimos. Me atrevería a decir que es el caso de dos personas.

SEÑOR CÁNEPA.- ¿Cuántos autos podrían tener bajo contrato de fletero esas dos personas?

SEÑOR SEIJAS.- No puedo responder porque no tengo conocimiento de la cantidad de vehículos

SEÑOR OLASCOAGA.- No entendí si la pregunta del señor Diputado era en el sentido de si es posible presentarse con más de un vehículo a la licitación, o acerca de cuál era la situación actual.

SEÑOR CÁNEPA.- Quería conocer la situación actual, porque escuché que, en números gruesos, el 50% de los casos de personas con titularidad del contrato a través de una empresa unipersonal y chofer se daba en Montevideo. Para hacer la evaluación necesito saber cuál es la incidencia de personas con más de un contrato con distintas empresas, que tienen chofer. Se me contestó que serían dos, y pregunté cuántos autos podían tener esas personas.

SEÑOR OLASCOAGA.- Con respecto a la pregunta que hizo el señor Presidente, efectivamente se pondera en la licitación la antigüedad, pero solo se computan 24 meses. Quien tiene más antigüedad, le pesa un 5% en la licitación. Estamos hablando de personas con diez, veinte, treinta años, o más de antigüedad.

También hay que tener en cuenta que, a diferencia de lo que hemos escuchado de otros Entes, en ANTEL el último auto contratado entró hace más de cuatro años. A veces se dice que entraron un montón después de las elecciones, o que hay ex Directores que tienen autos a nombre de otra persona, pero en ANTEL al menos sabemos que no es así. Ocurre que hay leyendas urbanas sobre lo que percibe un auto contratado. Se cobra $ 24.000, pero se paga el combustible, la patente, el seguro total y completo, el gasto por renovación de flota y mantenimiento del vehículo, las leyes sociales y la Dirección General Impositiva, por lo que a quien es patrón y maneja el auto le queda menos del 50% de esa cantidad. No se trata de un sueldo disparatado. Nos gustaría que quedara claro cómo es en ANTEL, porque a veces hay rumores de que son terribles negocios, cuando en realidad son puestos de trabajo con un salario normal.

SEÑOR PRESIDENTE.- Queremos proponer a la Comisión un trabajo similar al que se hizo con el Directorio de OSE, con el cual se entabló un diálogo que entendemos fue fructífero, con aclaraciones que sirvieron mucho a esta Comisión, pero más que nada a los propios titulares de vehículos, que seguramente interpretaban de manera diversa al Directorio algunos planteos realizados.

Los criterios con los que nos vamos a manejar serán el mantenimiento de las reglas de juego, el derecho al trabajo y la defensa de una mínima ecuación económica, tanto en plazo como en lo que hace a la remuneración del trabajo, que viabilice el funcionamiento de las empresas, en la medida en que de lo contrario se verán perjudicados todos los servicios y el propio Ente.

En ese sentido, agradecemos mucho la presencia de la Asociación de Fleteros y nos mantendremos en contacto. Asumimos la responsabilidad de informarles del resultado de las acciones que se emprendan.

SEÑOR SEIJAS.- Agradecemos la atención de habernos recibido y quedamos a las órdenes. En nuestra Asociación pueden recabar todos los datos que consideren necesarios para la discusión. Tenemos el historial de cada fletero, los ingresos económicos y el funcionamiento de las empresas. Está todo documentado. Pueden solicitarlo por teléfono e inmediatamente tendrán la información que necesiten.

Les agradecemos nuevamente por habernos recibido y esperamos obtener un buen resultado.

(Se retira de Sala la delegación de la Asociación de Fleteros contratados por el Estado - ANTEL)

(Ingresan a Sala delegaciones del Centro de Propietarios de Automóviles con Taxímetro del Uruguay, del Centro de Propietarios de Remises del Uruguay y del Transporte Escolar Unido)

SEÑOR PRESIDENTE.- La Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas da la bienvenida a la delegación del Centro de Propietarios de Automóviles con Taxímetro del Uruguay - CPATU-, integrada por los señores Oscar Dourado y Mario Soca; a la delegación del Centro de Propietarios de Remises del Uruguay, integrada por el señor Jorge Erramouspe, y a la delegación del Transporte Escolar Unido, integrada por el señor Gerardo Senese.

Agradecemos la presencia de todos y la confianza depositada en esta Comisión para el tratamiento de un tema muy importante para el futuro del país, más allá de la incidencia que tienen los sectores que ustedes representan.

SEÑOR DOURADO.- Agradecemos que nos hayan recibido.

Venimos con una propuesta que esperamos que fermente en las autoridades de Gobierno, en los legisladores, en el Ministerio de Industria, Energía y Minería y en ANCAP.

Estos tres grupos de transportistas de pasajeros hemos estado trabajando y, al hacer un análisis de la situación que tienen nuestras microempresas -lo que tenemos en común es que somos microempresarios; nuestras economías son de carácter doméstico y familiar-, advertimos con preocupación la escalada en el precio del combustible. Asimismo, muchas veces nos hemos sorprendido por lo bajo que se vende el excedente de nafta que tiene Uruguay; se habla de que se vende a $ 8, cuando el valor del gasoil es de $ 20 y fracción.

La propuesta que presentamos en el Ministerio de Industria, Energía y Minería, que también la realizamos al Presidente de ANCAP, consiste en cambiar la matriz energética de nuestra flota, pasando a nafta, quizás aceptando pagar hasta el doble del precio a que se exporta, o sea, a $ 16, impuestos incluidos. Esto tiene un doble propósito. Nuestra flota, entre remiseros, escolares y taxímetros, asciende a 6.500 unidades y se renueva cada tres o cuatro años, promedialmente. Cada cuatro años nuestras tres gremiales vuelcan al mercado, para uso doméstico, 6.500 unidades gasoleras, incrementando el parque automotor de uso particular en una forma muy grave. Hace quince años, por cada litro de nafta se consumía 1,4 litros de gasoil, y hoy, por cada litro de nafta se consume 2,8 litros de gasoil.

También alertamos a las autoridades -lo expresamos al Presidente de ANCAP y al señor Ministro de Industria, Energía y Minería- que vemos con sorpresa y preocupación que la flota del Estado se está integrando con coches gasoleros. Entendemos que eso no es conveniente para el país, porque con la periodicidad de la renovación de la flota del Estado cada dos años, se están insertando innumerables camionetas doble cabina y cuatro por cuatro, llegándose al absurdo de que hoy en Uruguay tenemos patrulleros gasoleros; no sé a qué delincuente podrán correr con gasoil.

Todo esto va en desmedro del equilibrio que debe tener el combustible, entre el gasoil y la nafta. Uruguay exporta a muy bajo precio la nafta y es mucha la que excede, y tenemos que importar el gasoil a un alto precio, porque la zona del MERCOSUR y de Sudamérica tiene un gran consumo de gasoil como combustible.

Entendemos que sería muy conveniente que cambiáramos la flota hacia la nafta. Ello nos permitiría tener mejores unidades y, además, los vehículos a nafta se pueden transformar a gas; hoy en día ya vienen vehículos a nafta que son para nafta, alcohol y gas. En la región ya no se fabrican automóviles para gasoil; las plantas armadoras hacen en forma excepcional los vehículos para Uruguay.

Estamos convencidos de que esto redundará en beneficio de todos. Esta propuesta tendrá que venir aparejada con un compromiso a largo plazo de nuestras tres gremiales con el señor Ministro de Industria, Energía y Minería y con ANCAP, para determinar cuáles son nuestros consumos y para que esos consumos -reales y verdaderos; sabemos que tenemos que actuar de muy buena fe- podamos adquirirlos a un precio para el trabajo y para transportar a los uruguayos.

Sin lugar a dudas, de esta forma disminuiríamos la cantidad de gasoil que Uruguay importa a un precio muy alto. Nuestras tres gremiales consumimos el 20% del gasoil del trabajo de este país. Esa es una cifra muy importante. A modo de ejemplo, el taxi consume 120.000 litros de gasoil por día; estamos hablando de más de 3:000.000 de litros de gasoil por mes. La empresa CUTCSA consume mucho gasoil, pero quizá consuma 700.000 litros, porque lo superamos en cantidad de unidades. Nuestro consumo es pequeño, cuando hablamos de 40 o 50 litros por día en cada microempresa, pero cuando consideramos el paquete, advertimos que es de mucha importancia para Uruguay.

De realizarse este cambio, que aceptamos con un compromiso firme de nuestras gremiales -precisamos el mismo compromiso por parte del Gobierno-, contribuiremos al bienestar de todos los uruguayos, ya que vemos con preocupación la cantidad de autos gasoleros que hay, advirtiendo que va "in crescendo" y que debemos pararlo de alguna manera. Sin duda alguna, esta puede ser una solución.

SEÑOR SENESE.- Complementando lo que decía el señor Dourado, representante de la gremial del Taxi, quiero aclarar bien qué es lo revolucionario de esta propuesta que estamos presentando. Cuando

en los últimos años en Uruguay todo el mundo ha tratado de pasarse al gasoil por un tema de costos, un sector de transportistas como el nuestro está hablando de un cambio de matriz energética y hace esta propuesta.

Es bueno recalcar que hoy Uruguay exporta la nafta en un precio que ronda los $ 8 o $ 9 y, según nos aclaró el Presidente de ANCAP, se hace como un compromiso de pago que tiene el país por la obra de la refinería de ANCAP.

Nosotros proponemos ese cambio en la matriz, que se plantea hacer en un largo plazo, tal como figura en las dos propuestas que elevamos al Ministerio de Industria, Energía y Minería y al Ministerio de Economía y Finanzas. ¿Por qué los transportistas no podríamos acceder a esa nafta a un precio de $ 16 o $ 17, como decía el señor Dourado? Eso sería un ejemplo frente a la mentalidad que se tiene del vehículo particular que hoy circula a gasoil.

Por otra parte, es importante aclarar que estas tres gremiales representan el sector de la microempresa en los servicios de transporte del país.

No nos oponemos a la propuesta sobre el gasoil productivo del Poder Ejecutivo; pensamos que es una buena alternativa presentada por el Gobierno, pero es imposible que sea viable en el sector de la pequeña empresa, teniendo en cuenta los sistemas contables que llevan las grandes empresas de transporte. Esa propuesta generaría en el sector de las pequeñas empresas un costo mayor -a fin de acceder al mecanismo planteado por el Poder Ejecutivo- que el beneficio de la devolución de impuestos al gasoil. De ahí que las ideas que planteamos al Gobierno -y que queremos hacer extensivas al Poder Legislativo- pasan por una propuesta a largo plazo de cambio de la matriz energética y una a corto plazo: la devolución de parte de los impuestos que tiene el gasoil al sector de las pequeñas empresas. En este sentido, planteamos al Poder Ejecutivo que se elabore un ficto, teniendo en cuenta la cantidad de litros por mes y por vehículo de cada empresa. Esta es la propuesta de las tres gremiales que ha recorrido los distintos ámbitos del Gobierno y del Poder Legislativo.

SEÑOR ERRAMOUSPE.- Quisiera recalcar -me atrevo a hablar por las tres gremiales- la importancia de la participación de quienes construimos día a día la economía del país. No nos podemos olvidar de lo que representa en el Producto Bruto Interno las economías de las microempresas. Y si hablamos del día a día, tampoco podemos olvidar el problema de la ocupación, que es un mal mayor de nuestro país. En este sentido, solamente en el sector de los taxis, vehículos escolares y remises, tenemos una ocupación directa de veinticinco mil personas. Por eso nos sentimos con la autoridad de participar y de generar y proponer soluciones que entendemos que el país necesita. Lo hacemos muy rápidamente, porque nuestras economías no resisten impactos grandes, negativos, en la medida en que tenemos márgenes muy acotados, y podemos hablar de que cualquiera de los tres sectores ya no son generadores de rentabilidad, sino solo de trabajo.

Es así que con esa mentalidad de padres de familia, o en muchos casos de amas de casa, proponemos soluciones como la que hoy traemos a consideración de esta Comisión, para que la traslade al resto del Parlamento, al igual que lo hemos hecho en el Poder Ejecutivo. Se trata de soluciones que, a la vista de cualquier jefe de hogar o ama de casa, serían de rápida implementación. Por ejemplo: si el vecino de al lado está vendiendo gas a $ 10 y yo me estoy calefaccionando con queroseno, dejo la estufa a queroseno y empiezo a utilizar el gas que vende el vecino a ese precio. Ese es nuestro razonamiento y ese es el lenguaje que utilizamos en nuestras conversaciones diarias. Entonces, no entendemos cómo cuesta comprender la situación y por qué se generan procesos tan lentos, cuando todos sabemos que vendemos nafta al exterior a bajo precio y compramos gasoil a muy alto costo.

Entonces, con la misma responsabilidad de jefes de familia y con un alto sentido patriótico es que respetuosamente nos permitimos traer esta propuesta al Parlamento y al Gobierno nacional.

Vuelvo a recalcar un concepto que, por mi ascendencia vasca, quisiera que se grabe casi a martillazos: no se trata solamente del cambio de la matriz energética de 6.000 coches, sino de que en un período de 15 años habría 16.000 vehículos menos a gasoil en las calles de Uruguay. Esto permitiría, con nuestro humilde aporte, ir cambiando enteramente la matriz energética de nuestro país.

Esas son las soluciones que queremos aportar en este momento ya que las grandes discusiones a veces dejan de lado pequeñas soluciones que, en definitiva -¡oh paradoja!-, son las grandes soluciones para el país.

Muchas gracias.

SEÑOR PRESIDENTE.- Sin duda, la propuesta de las delegaciones aquí presentes es inteligente y responde a las demandas ante la actual situación que en materia de combustibles tiene el Uruguay. El Parlamento ha recibido delegaciones de ANCAP, que nos han explicado claramente -y al país se le ha explicado por diversos medios- cuál es la razón por la cual Uruguay tiene que hacer esa venta de naftas baratas al exterior. En este Parlamento se informó que el precio de la nafta de exportación estaba entre los $ 10 y $ 12, y en esa misma reunión alguien mencionó que en algún momento se hicieron exportaciones a cifras bastante menores: se llegó a exportar a $ 6 el litro.

La función productiva de ANCAP en el proceso de refinado hace que se deba producir una alta cantidad de nafta, muy superior a la demanda existente, para poder generar el gasoil que el Uruguay necesita todos los días a fin de alimentar la flota de vehículos y para los demás usos que tiene este combustible. Es así que para producir ese mínimo de gasoil, Uruguay debe producir un exceso de naftas que, obviamente, luego debe ser exportado.

Sin duda la propuesta que se nos presenta es inteligente, en la medida en que provoca automáticamente un doble resultado. Al disminuir la cantidad de gasoil necesario, también estaría disminuyendo la cantidad de nafta; de manera que con esto el Uruguay estaría bajando sensiblemente su importación de petróleo. Por eso, estamos frente a una propuesta de absoluta inteligencia. Además, si involucramos a las gremiales del taxi, al transporte escolar, con seguridad se podrán sumar algunos otros consumos controlables en el país y también las Intendencias y, en definitiva, el Estado.

Esta solución parece mucho más inteligente que la que proponen los técnicos de ANCAP, que implica bajar el precio del gasoil para los sectores productivos y, automáticamente, subirlo para los demás sectores. Es una propuesta que seguramente va a generar distorsiones en la economía, que va a provocar deseconomías importantes por costos administrativos y trabas burocráticas, y en definitiva no va a hacer disminuir la cantidad de petróleo que Uruguay debe importar. En ese sentido me quedo con esta propuesta, que se alinea con la que el señor Legislador Cusano viene haciendo desde hace un buen tiempo y que es la baja del precio de las naftas, de modo que a menos titulares de vehículos les convenga la ecuación económica de funcionar a gasoil en lugar de nafta. Con la propuesta del señor legislador Cusano tendríamos precios únicos en el mercado, sin privilegios a los sectores productivos, pero indudablemente habría un resultado de mucho menor impacto en el corto plazo que el que contiene esta medida.

La duda que me provoca esta medida es que seguramente estaremos generando nuevas inflexibilidades en el mercado hacia el futuro. Sinceramente, me inclino por la solución de la libre importación, para que el consumidor uruguayo y la producción y el trabajo nacional puedan gozar de los mínimos costos para su funcionamiento. Y los mínimos costos siempre se alcanzan con la competencia. Si, como dice ANCAP, la solución de refinar en el país es menos costosa que la importación, entonces seguramente todo el consumo será de gasoil refinado en el país. Si no fuera así y si refinar en el exterior y comprar el gasoil fuera más barato, con seguridad todo el gasoil y las naftas para el consumo serían importados, o, en el largo plazo, Uruguay va a terminar refinando pero con una estructura de costos competitiva con el exterior. Esto es algo bastante ausente en nuestro Estado, y no es de ahora, sino que desde tiempos inmemoriales el Estado tiene grandes dificultades para competir, tal vez hasta por su propia sustancia o porque su dificultad para comprar y vender y las regulaciones que debe seguir en cualquier caso implican costos de controles y de información que los privados no tienen que hacer. Entonces, el Estado es en sí ineficiente. Y no este Estado uruguayo; seguramente todos los Estados del mundo son menos eficientes que la actividad privada, dado que esta no tiene que seguir una cantidad de trámites importantes para producir.

Como conclusión, quiero expresar mi clara preferencia por que el gasoil, especialmente como combustible productivo, quede exonerado de impuestos y que en Uruguay el combustible tenga libre importación. Esa es la idea que prefiero.

Entiendo que estamos ante una alternativa sumamente aceptable que me resulta muy inteligente como planteo. Inclusive por la estructura del pensamiento en este país, creo que estamos escuchando de parte de las

gremiales una propuesta muy inteligente. Entiendo que se trata de una propuesta que disminuye los costos productivos del país, que permite participar a este sector en la generación de valor y de trabajo en la economía y también permite participar de una solución de combustible productivo, haciendo a su vez que el país tenga que importar menos petróleo. En ese sentido, creo que estamos frente a una propuesta inteligente y seguramente va a ser de alta aceptación por los funcionarios del sindicato de ANCAP, que, obviamente, siempre tienen razón en defender su fuente de trabajo.

Digo esto porque nosotros entendemos que con la alternativa de la libre importación no se verá perjudicada su fuente de trabajo. Se ha sostenido que el alto costo del combustible está inhibiendo el trabajo de otros uruguayos, pero esa es una postura filosófica. Yo creo que les asiste razón cuando defienden su fuente de trabajo. Pero en este caso los funcionarios de ANCAP afectados a la refinería mantendrían y asegurarían su fuente de trabajo. Por lo tanto, se trata de una propuesta que compatibiliza todos los intereses en el país. Reitero que me parece una propuesta inteligente y quiero decir que voy a adherir a vuestro planteo, obviamente si no existe una propuesta de libre importación y cero impuesto para el combustible.

SEÑOR DOMÍNGUEZ.- Además de saludar a las delegaciones, quiero rescatar lo importante que es que siempre estén atentos para ingresar nuevos elementos ante un tema tan difícil como el energético y el de los combustibles. Entiendo que es un paso importante el hecho de que ustedes hayan aportado esta propuesta a los diferentes organismos. Este es un tema que nosotros debemos discutir principalmente con ellos, en la medida en que hay diferentes aspectos que a veces se nos pueden resbalar y no tener muy claros.

Aparentemente -lo digo con honestidad-, la propuesta es muy interesante; además es algo que se dice en la calle muchas veces. Por eso a veces me asusta que las cosas sean tan buenas y sencillas, porque por lo general no lo son tanto. Lo que sí tenemos claro es que estos combustibles en muy breve tiempo van a dejar de ser, en términos de lo que es la situación del mundo; se habla de cincuenta años más ¡y chau! Entonces se torna fundamental conseguir fuentes alternativas de energía, especialmente para el transporte.

Por otra parte, considero muy importante el hecho de que se hayan reunido muchísimos organismos para tratar el tema desde el punto de vista del Gobierno. Esta Comisión -y otras a las que asistimos- recibió los informes de los diferentes actores de los distintos organismos del Estado que están estudiando el tema. Teniendo en cuenta esto, vamos a contar con un elemento más de información.

En lo particular, me reservo las opiniones con respecto a las soluciones concretas porque -reitero- el tema es complejo, y fundamentalmente porque creo que el Gobierno está haciendo todo lo posible en la materia. Pero me parece importante poner sobre la mesa un elemento más, máxime cuando este tipo de cosas nos llevó a hacer horribles negocios con Argentina, quedando con un agujero tremendo, precisamente por las naftas.

SEÑOR MAHÍA.- Antes que nada quiero agradecer la presencia de las delegaciones.

No me voy a pronunciar sobre el tema de fondo porque hace mucho tiempo que el Uruguay tiene el problema de la matriz energética en distintas áreas, por diferentes razones. A su vez, hace un tiempo, diferentes Administraciones apostaron a reestructurar una planta como la de ANCAP para elaborar y transformar combustible. Es una decisión que el país como tal ha tomado, y a lo largo de diferentes Administraciones ha hecho una inversión en esto que hoy está presente como parte de nuestra realidad. Este es un tema de fondo sobre el cual nuestro país ha hecho una opción, a través de las distintas Administraciones que han pasado por ANCAP y por el Poder Ejecutivo.

Si bien me parece novedosa la iniciativa, me gustaría saber si es una idea que venía de antes y que se planteara en otras Administraciones, o si es algo que se ha conformado ahora y se presenta por primera vez. Pregunto esto porque a veces hay iniciativas que se presentan en distintas Administraciones, cada cual con su concepción de país y de Gobierno, en función de ello da las respuestas que tenga que dar, y se suceden en el tiempo.

En lo personal -debe ser porque en el Parlamento no me especializo en estos temas, o por factores de información general-, no tenía conocimiento de iniciativas como esta en otras Administraciones. De todos modos, quisiera saber si hubo alguna presentación de esta iniciativa, o similares. Si la hubo, me gustaría saber la respuesta y si no la hubo, es novedosa y punto.

Nuestra posición va a estar en función -por lo menos a título personal- de lo que logremos conversar con el Ejecutivo que, como dijeron, ya ha tomado conocimiento de esta iniciativa.

SEÑOR SOCA.- Nunca hubo un planteo anterior organizado como ahora, porque antes el gasoil no tenía la incidencia de hoy en nuestros costos. Tampoco se tenía conocimiento de la exportación que hace nuestro país para pagar las inversiones en ANCAP, de un combustible a precio de $ 8 o $ 9 el litro. Cuando nuestras gremiales tomaron conocimiento del tema, apareció un elemento más para analizar como solución. Es por ello que en las Administraciones anteriores no orquestamos esta propuesta.

Si ustedes observan el taxi en el mundo, salvo excepciones, es a nafta. Y en todo el mundo, salvo excepciones, el gasoil está dedicado estrictamente a lo productivo y no con esto vamos a decir que nosotros no estamos dentro de ese concepto de gasoil productivo, que es lo que quiero explicar. No quiero que se tome esto como un argumento en contra. Simplemente, estoy comentando lo que ocurre en el mundo. Hay una provisión para el transporte individual -particular o de interés público, como nosotros- y se utiliza el gasoil. Por lo tanto, se venden vehículos a nafta. Pero la escasez del petróleo, los altos costos para su obtención y los valores para el consumidor, llevaron a que nuestros sectores hoy paguen más de gasoil que de mano de obra. Esa es una situación que irrita a cualquiera: que el trabajador reciba menos que un insumo. Además, es un insumo que históricamente en nuestro país tiene importantes impuestos. Entonces, aparece como alternativa la nafta.

Por otra parte, en el mundo ya se está combinando la nafta con el gas como una fuente alternativa, y creo que todos conocen la experiencia argentina. De todos modos, la tecnología aún no ha encontrado una solución eficiente entre el gasoil y el gas, por lo menos para los vehículos de portes como los nuestros.

Nuestra propuesta cierra por todos lados. En el futuro, nuestro país va a contar con gas. Uruguay ha invertido para obtener gas y razones ajenas a nuestro país no nos hacen contar con el gas necesario. Pero somos conscientes de que la integración a la que va Sudamérica nos va a proporcionar el gas que necesitamos; será de Argentina, de Bolivia o de otros lugares, pero en el mediano plazo vamos a contar con gas. De esa manera podremos obtener combustible más barato que la nafta para nuestros vehículos.

Quiero subrayar que con esto también se está trabajando para el medio ambiente. Se sabe que los vehículos a gas o a nafta son menos contaminantes que los de gasoil.

Tratando de responder la pregunta del señor Diputado, debo decir que el tema de la nafta surgió en este último tiempo. Deben recordar que históricamente el precio del gasoil era del orden del 50% del de la nafta; actualmente, si un litro de nafta cuesta $ 30, un litro de gasoil debería costar $ 15. Sin embargo, pagamos $ 20,60.

Además, este planteo no puede hacerse de un día para otro; debe haber un compromiso de todo un país para encontrar beneficios al proyecto. Esto no puede ser obra de un solo partido y debe contar con la ayuda de todos los gobiernos. Debemos trabajar en un proyecto que por lo menos dure quince años. Se trata de renovar por lo menos 6.400 unidades que representan todos los taxis, todo el transporte escolar y de remises del país. Es algo que debemos hacer gradualmente.

Por lo tanto, hemos planteado esto al Poder Ejecutivo. Debemos decir con satisfacción que la semana pasada tuvimos una reunión con un grupo de técnicos que dispuso el Ministerio de Economía y Finanzas para incorporar en lo que se ha llamado el gasoil productivo la contemplación a nuestras microempresas, para encontrar una solución a corto plazo.

Cuando nosotros vamos a una estación de servicio pagamos $ 20,60 el litro de gasoil. Otro tipo de transporte, respecto de ese precio, obtiene algún reintegro por el IVA o por otro concepto. Lo concreto es que hay una disminución en el precio. Nuestros sectores no obtienen ni han obtenido ningún reintegro. Por eso planteamos -al igual que lo hemos hecho con los demás interlocutores- una solución inmediata, procurando que se nos venda el gasoil sin impuestos. ¿Y qué es el gasoil sin impuestos? Sin el IMESI ni el IVA; en los $ 20,60 que pagamos por litro, esto representa $ 3,99.

Pero ustedes pueden preguntarme si lo que estamos promoviendo es que en cada estación de servicio haya un surtidor y que se genere una situación de distorsión. No planteamos eso. Pretendemos que en base a nuestros

consumos, el Estado nos reintegre esos $ 3,99 por litro mediante certificados con valor al mes en que hemos pagado, a efectos de contribuir con el pago de BPS, DGI, o de otras cuentas con el Estado. Entendemos que este mecanismo que en forma muy parecida se va a instrumentar para las grandes empresas a través de lo que se ha llamado gasoil productivo, lo necesitamos en forma urgente. No podemos seguir pagando un 34% o un 35% de nuestros ingresos en gasoil, mientras nuestros colaboradores no ganan esa cifra.

Esa es la solución que necesitamos en lo inmediato. Si un vehículo gasta promedialmente al mes 1.200 litros de gasoil y lo multiplicamos por 3.99, vamos a obtener equis cantidad de dinero. Si se nos entrega un certificado por ese concepto, nosotros podemos pagar al Banco de Previsión Social, a la Dirección General Impositiva, etcétera. Esto nos alejaría y nos distinguiría de la informalidad, ya que el informal que compite con nosotros sin pagar nada al Estado va a seguir pagando los $ 20,60, pero no va a obtener ese reintegro.

De esa manera, nuestros sectores -estamos hablando de más de 22.000 trabajadores, de 6.400 unidades y del orden de los 6.000 microempresarios- tendrían ya una solución a este tema mientras se instrumenta lo que fue planteado. Nosotros entendemos que tenemos que colaborar con el país en ese cambio de la ecuación energética.

Antes de entrar a la Sala estuvimos hablando entre nosotros acerca de que muchas veces la flota del Estado, en vez de tomar como base la nafta que se vende a $ 8 o $ 9 al exterior, toma el gasoil.

Evidentemente, hay que cambiar. Se nos preguntó si este tema se nos había ocurrido antes y puedo decir que cuando uno va por un camino y los resultados son siempre los mismos, o cada vez peores -como nos ha pasado con el tema del gasoil-, es hora de cambiar, de que comprendamos la necesidad del cambio hacia adelante, lo cual beneficiará al país. Entonces, la solución que estamos proponiendo en lo inmediato -el Estado cuenta con los ingresos provenientes de los impuestos- daría agilidad y ayudaría directamente a más de 22.000 trabajadores y a más de 6.000 microempresas.

SEÑOR DOURADO.- Lo que quisimos hacer las tres gremiales unidas en cuanto a este problema del gasoil fue cambiar la premisa. Entonces, nos dijimos: ¿Por qué no pensamos en nafta? Nosotros queremos ser parte de la solución y no de los problemas. Sin duda la primera instrumentación es la de tener un crédito con una base ficta para que todos podamos acceder al gasoil productivo en forma rápida. Nosotros queremos estar presentes en esa solución que plantea el Gobierno -se trata de un compromiso del Frente Amplio- que compartimos y valoramos.

Hacia el futuro vemos la posibilidad de cambiar la matriz energética. Esto también contribuiría -como dijimos antes- a que 6.000 unidades gasoleras del parque automotriz, a muy bajo costo pasen a la formalidad para competir con nuestras microempresas y con otros servicios.

Cuando empezamos a analizar todo esto entre nosotros, nuestras cabezas vuelan porque vemos un montón de ventajas. Como muy bien dijo el señor Diputado Domínguez, el Uruguay se embarcó en un proyecto en la Argentina, por el que lleva perdidos más de US$ 400:000.000, para consumir excedentes de nafta de acá. Eso no lo causamos los uruguayos y no nos nutrimos de ese bajo costo. Perdimos muchísimo dinero queriendo ser empresarios en un país enorme. La experiencia fue mala; pienso que el bolsillo del Estado es uno solo y cuando veo que su flota consume gasoil, no lo podemos interpretar, como tampoco por qué los uruguayos no consumimos en algunos servicios esa nafta barata que queremos exportar.

En síntesis, nosotros queremos ser parte de la solución a este problema. La acogida que ha tenido nuestra propuesta en los Ministerios de Economía y Finzanzas, de Transporte y Obras Públicas y de Industria, Energía y Minería y en ANCAP, ha sido muy buena y les ha sorprendido que nosotros propongamos un cambio en ese sentido. Quisiera decir que cuando nosotros pensamos en esa idea también nos sorprendió, pero a veces hay que tener inventiva para salir de un gran problema.

Agradecemos a la Comisión que nos haya recibido y valoramos el hecho de haber podido transmitir nuestras inquietudes con tanta rapidez.

SEÑOR PRESIDENTE.- La Comisión de Transporte y Obras Públicas agradece mucho la presencia de la delegación y esta actitud constructiva para con el país. Poner la cabeza y la disposición al cambio

propio, además de reclamar el cambio ajeno, que es lo que a veces hacemos todos en este país, realmente, creo que es un gran aporte.

(Se retira de sala la delegación de las gremiales del transporte)

SEÑOR MAHÍA.- Mociono para que se envíe la versión taquigráfica de esta parte de la sesión a los Ministerios de Industria y Energía, Transporte y Obras Públicas y Economía y Finanzas, a ANCAP, a la comisión interinstitucional que analiza este tema -no recuerdo bien el nombre-, al Congreso Nacional de Intendentes, y a las Comisiones de Industria, Energía y Minería y de Hacienda de la Cámara para que tengan conocimiento de lo que se ha planteado.

(Apoyados)

SEÑOR DOMÍNGUEZ.- Me parece muy importante invitar a representantes de los organismos que ha mencionado el señor Diputado Mahía para saber qué opinan al respecto.

No sé si no sería mejor invitar a ese equipo interinstitucional que está trabajando en este tema.

SEÑOR PRESIDENTE.- Apoyo la moción presentada por el señor Diputado Mahía, y creo que todos ya votamos la remisión de las actas. Sería bueno tomar la iniciativa de convocar al equipo multidisciplinario para tener una opinión de primera mano acerca de los combustibles. Este equipo ha trabajado en la determinación de los costos productivos, la estructura productiva, toda la función, cuánto corresponde a impuestos, cuál es el costo de comercialización. Han elaborado unas propuestas de solución que no comparto, pero creo que es muy bueno el trabajo que han realizado, es de alto mérito e involucra a todos los Ministerios de los que estamos hablando, además de tener delegados de la Oficina de Planeamiento y Presupuesto.

Propongo que se convoque para dentro de dos semanas a esta comisión interinstitucional para considerar el tema de los combustibles.

SEÑOR DOTI GENTA.- Quiero plantear dos cuestiones.

En primer lugar, quienes somos de Paysandú recurrentemente planteamos el tema del peaje. En su momento -en esa oportunidad estaba de licencia, pero estaba mi suplente y los compañeros de Comisión, los señores Diputados Domínguez y Botana-, lo planteamos a los integrantes de la anterior Junta Local de Quebracho; el peaje parte en dos a nuestro departamento.

El 15 de junio se envió una invitación al señor Ministro de Transporte y Obras Públicas, pero no obtuvimos respuesta. Después la Comisión estuvo en Paysandú reunida con vecinos en el mismo peaje, y el 20 de setiembre se mandó una minuta de comunicación por otros temas de Paysandú, en la que se adjuntaron unos estudios realizados por la Junta Local de Quebracho por esta cuestión del peaje. Creo que en otro momento también se pidió audiencia al Ministro para hablar por un tema que no es fácil de solucionar, aunque existían propuestas alternativas. |

Si la Comisión está de acuerdo, propongo reiterar el pedido de contar con la presencia del señor Ministro para hablar de este tema, y conocida la fecha evaluar si podemos invitar al señor Intendente y a los integrantes de la Junta Local de Villa Quebracho, para que estén presentes en esta oportunidad.

SEÑOR DOMÍNGUEZ.- Respaldo el planteamiento del señor Diputado Doti Genta, ya que me parece muy oportuno. En ese sentido, adelanto que estaríamos interesados en plantear otros temas vinculados con Paysandú, sin desmedro de que no haremos de los problemas de Paysandú el eje central de la visita del señor Ministro.

Me parece que el tema vinculado con el puerto, con el dragado y el del peaje son fundamentales.

En ese sentido, informo a la Comisión que en nuestro despacho nos hemos puesto a trabajar en la posibilidad de cambiar el peaje de Paysandú, por lo que me parece muy importante este intercambio para conocer la opinión del señor Ministro.

SEÑOR ESPINOSA.- También creo que es conveniente contar con la presencia del señor Ministro por los temas puntuales de Paysandú, pero me gustaría agregar una cuestión más.

Conocida es la conflictiva situación que se vive en los puentes internacionales, por lo que si la Comisión está de acuerdo -creo que es el sentimiento unánime de todos los partidos políticos- la oportunidad sería propicia para apoyar al señor Ministro y, a su vez, al Canciller y otras autoridades, que están tratando por todas las maneras de que este conflicto se solucione y que haya libre tránsito en las carreteras, el que se ha visto interrumpido por estas lamentables actitudes adoptadas por vecinos de la hermana orilla argentina.

La oportunidad servirá no solo para evacuar las consultas planteadas por los señores Diputados Doti Genta y Domínguez, sino también para que este Cuerpo pueda dar su apoyo solidario al señor Ministro y al Gobierno que hoy representa, por encima de los intereses políticos e ideológicos, la soberanía de una nación y de un Estado, y de una inversión que debemos defender entre todos.

SEÑOR DOTI GENTA.- El segundo tema que deseo plantear al señor Ministro está relacionado con una solicitud del señor Diputado Gandini.

El 11 de noviembre se editó el oficio Nº 200 vinculado con una solicitud del señor Diputado Gandini para concurrir a la Comisión de Transporte y Obras Públicas -que ya lo había resuelto-, a fin de hablar acerca de un grupo inversor que pretende lograr la autorización para construir un puerto de yates y un casino privado en Punta del Este.

En ese sentido, propongo reiterar la invitación para que el señor Diputado venga a hablar sobre ese tema.

SEÑOR PRESIDENTE.- El señor Ministro informó que iba a concurrir a la Comisión para hablar de este tema. En ese caso, deberíamos sumar los temas del peaje de Paysandú, del puerto, del dragado del puerto y del acuerdo binacional y del MERCOSUR en materia de transporte. Estos son los temas sobre los cuales dialogaríamos con el señor Ministro. ¿Están de acuerdo?

(¡Apoyados!)

SEÑOR DOMÍNGUEZ.- Yo tomé una iniciativa personal y me parece pertinente volcar mi experiencia a la Comisión. Mantuve una entrevista con los camioneros detenidos en el Puente Paysandú-Colón; mi interés era conversar sobre el transporte, que es la tarea que tenemos como Legislador en esta Comisión. No me involucré en el tema medioambiental; no mantuve conversaciones con los medioambientalistas. Estuve cerca pero no intervine para nada y tampoco me causaron ningún tipo de problemas.

Me enteré que el convoy era de ocho camiones, que el flete era de una empresa chilena que se llama "Entre Ríos S.A." y que contrata camiones. Una de las empresas era "Pizarro" que tenía tres camiones -luego agregó uno más- que, inclusive, tomó la iniciativa de volver a Chile, lo que significaba un problema bastante complejo desde el punto de vista aduanero. Lo cierto es que el flete es tercerizado y se maneja con camiones. Inclusive, había un camión uruguayo, del departamento de Canelones, que fue engrillado por "Greenpeace".

El otro aspecto interesante para relatar es que el grupo estaba dividido en tres partes: uno en la cabecera del puente, otro en la unión de las rutas 37 y 14 -a 7 u 8 kilómetros de la cabecera del puente- y el resto -tres camiones de la empresa "Pizarro"- en Concepción del Uruguay. Mantuve entrevistas con los que estaban en la cabecera del puente y con quienes se encontraban en la intersección de las carreteras mencionadas.

Ni que hablar que sistemáticamente se estaban violando los acuerdos del MERCOSUR referidos al transporte. En realidad, los choferes estaban abrumados por la enorme responsabilidad que tenían. Esto lo debemos resaltar para que llegue a oídos de las propias empresas. Reitero que era excesiva la responsabilidad que tenían los camioneros; se quedaron con una carga y los únicos responsables eran ellos. Ellos solo sabían

que llevaban columnas metálicas de enorme peso, de nueve metros -sobresalían a la zorra-, y nada más. Además, no tuvieron contacto con su propio país. No olvidar que de los ocho camioneros uno era uruguayo y el resto eran chilenos. Este problema les ocasionó graves inconvenientes a los trabajadores; inclusive, no tienen viáticos, por lo que pagaban con su propio dinero. Ahora la situación ha cambiado, pero no la conozco a fondo.

Entonces, es muy importante destacar la clara violación en ese sentido y el funcionamiento de empresas cuyos dueños se hallan exclusivamente en Chile, por lo que es muy difícil saber quiénes son. Son las compañías que se encargan del flete que les da la metalúrgica chilena, que es la que elabora las estructuras para Botnia. Al mismo tiempo, se empezó a correr el rumor de que toda la carga iba a ser entregada por vía marítima, en lugar de hacerlo con camiones.

Hay algunas cosas que la Comisión debería tener en cuenta. Por ejemplo, reclamar a los organismos del MERCOSUR sobre el funcionamiento de las unidades de transporte, que tenemos que respaldar. Además, hay que denunciar el mal trato que desde el punto de vista humano se dispensa a los camioneros. Esta fue una de las cosas que intenté divulgar en los medios de prensa.

Por otra parte, sugiero hacer un seguimiento de este tema junto con los Ministerios. No pude mantener conversaciones con el Director ni con el señor Ministro, pero la Comisión debería reunirse con el Ministerio de Transporte y Obras Públicas para estudiar las formas de eludir esta situación totalmente negativa para el transporte. Además, la Prefectura argentina adoptó la disposición -más política que de prevención en el transporte- de dividir en tres partes, porque de estar todos los camiones allí, no se hubiera podido pasar. Fue una decisión inteligente, lo que también sirvió para que los ambientalistas no tuvieran una reprimenda inclusive de los propios argentinos.

En conclusión, es importante todo lo que podamos hacer en forma individual y como Comisión.

Evidentemente, no quise entrar al fondo del problema porque compete más a la Comisión de Asuntos Internacionales y a la propia Cancillería.

SEÑOR PRESIDENTE.- Sin dudas, la libertad de los trabajadores ha sido violentada.

Sin dudas, ha habido un abuso sobre la libertad de trabajar y de invertir en el Uruguay y sobre la conveniencia de este país.

Seguramente, el tema tenga algún tipo de respuesta de parte del Gobierno chileno, que ha hecho alguna intervención, pero esto también deja un retrogusto amargo, porque muestra la escasez de nuestra fuerza desde el punto de vista político y sí la presencia, la fuerza de un país que se ha manejado con otros parámetros, que es Chile; ha tenido una línea de acción, en cuanto a integración sudamericana, bastante diferente al camino que desde siempre ha venido recorriendo la política de Estado de Uruguay en materia internacional. Chile ha sido un país que ha tomado la opción de moverse en función del propio interés, del interés chileno. Y uno ve que la respuesta a Chile termina siendo mejor que la respuesta que obtiene este país que, en definitiva, ha ido recorriendo los caminos de la integración con convencimiento y con disciplina. Ahora tenemos este tema de las plantas de Botnia y Ence, pero no nos podemos olvidar que hace unos meses estábamos hablando de una cuestión similar respecto de la exportación de bicicletas de la firma Motociclo.

Ayer, hoy y siempre estamos teniendo problemas en la frontera con Brasil con nuestras exportaciones de arroz. Por esto seguramente el Uruguay deberá repensar su posicionamiento estratégico y, tal vez, deberá plantearse un tipo de soluciones que le permitan el fortalecimiento desde el punto de vista de su acción geopolítica.

Una alternativa que no debemos desechar es la del avance en acuerdos de libre comercio, especialmente con los Estados Unidos, pero también debemos pensarlos con todos los países del mundo, en la concepción de que el comercio debe ser libre y que lo que hay que hacer con los vecinos de manera permanente es mejorar la infraestructura común -me refiero a la relativa a las comunicaciones, a la materia energética, al aprovechamiento común de nuestros recursos- y la competitividad, de modo de ser una plataforma productiva que resulte de por sí competitiva en el mundo. Pero, seguramente, el país va a tener que avanzar hacia otros

esquemas, en la medida en que en la situación actual estamos siendo, lamentablemente, escasamente respetados.

Lo que estoy haciendo no es una reflexión que sea simpática a mi concepción americanista, pero creo sinceramente que para salvar la idea de la integración americana, tenemos que salvar la idea del respeto entre las naciones. Y si no salvamos la idea del respeto entre las naciones, va al fracaso la idea de la América unida, por lo cual vamos a tener que tomar medidas tendientes, precisamente, a la consolidación de este respeto mutuo. Si no recorremos ese camino, lamentablemente otras y más duras serán las consecuencias políticas, y la separación entre nuestras naciones va a terminar siendo sustantiva, cosa que, sinceramente, no deseamos.

Se levanta la reunión.